

combinada al hombre que había inutilizado sus vastas combinaciones, al hombre á quien en su cólera calificaba de inepto, de cobarde, y hasta de traidor. Y solo puede explicarse por la conducta del ministro Decrés, que, compañero y amigo de Villeneuve, ni al emperador le descubría lo que podría irritarle mas, ni al almirante le revelaba sino á medias las palabras acres y los términos duros con que el emperador censuraba su conducta. De modo que en la permanencia de Villeneuve al frente de la escuadra, y en los desastres que de ello se siguieron, toca sin duda una gran parte de responsabilidad al ministro de Marina Decrés.

Aun quería Napoleon, ya que su plan favorito se había malogrado, que la escuadra aliada de Cádiz, uniéndose á la de Cartagena que mandaba el entendido español Salcedo, y que podía dominar por algun tiempo el Mediterráneo, se trasladase á Tarento, se apoderase de los cruceros ingleses que se hallaban en el apostadero de Nápoles, y socorriese con cuatro mil soldados al general Saint-Cyr. Pero otro día, volviéndose á Decrés: «Probablemente, le dijo, será tan cobarde vuestro amigo Villeneuve que no saldrá de Cádiz, y así disponed que el almirante Rosilly tome el mando de la escuadra si cuando llegue no ha salido aun, y que Villeneuve venga á París á darme cuenta de su conducta.» Todavía despues de esto se contentó Decrés con anunciar á su amigo la salida de Rosilly, pero sin atreverse á revelarles toda su desgracia, en la esperanza de que saldria de todos modos antes que aquel llegase. Mas no era Villeneuve tan escaso de comprension que no adivinara todo lo que en las cartas del ministro se dejaba traslucir, y con esto y con saber que Rosilly se hallaba ya en Madrid, el hombre indeciso, el hombre apocado, el hombre temeroso, sintióse de repente animado del valor de la desesperacion, y pasando al extremo de la temeridad irreflexiva, se propuso lavar su nota de cobarde entregándose á un acto de arrojo, siquiera le aguardara una catástrofe cierta. Hé aquí explicada la verdadera causa de la anterior indisculpable flojedad de Villeneuve, y de la imperdonable y temeraria audacia que tan funesta fué despues á las dos naciones, y á España mas principalmente puesto que de su desatentado manejo ninguna culpa alcanzó á los españoles (1).

(1) Necesitamos dar la razon de estas palabras, cuya verdad veremos justificada en el resto de la narracion.

Mr. Thiers en su Historia del Consulado y del Imperio, no siempre justo con el gobierno y la nacion española y nunca indulgente con ella en sus censuras, á quien por lo mismo hemos tenido que rectificar ya en mas de una ocasion, ha estado evidentemente apasionado é injusto en el modo de calificar el estado de nuestra armada y la conducta de nuestros marineros desde el momento que se incorporó la escuadra española á la francesa hasta que terminó el famoso combate de Trafalgar, atribuyéndoles todas las faltas, todos los errores y todos los reveses que se cometieron y se sufrieron, así en la expedicion y regreso de la Martinica, como en las aguas de Finisterre, en la bahía de Cádiz y en la sangrienta pelea que despues sostuvo y nos fué tan fatal.

Al decir de este historiador, si Villeneuve no hizo lo que debió y pudo en los mares de las Antillas, si el miedo se apoderó del ánimo de aquel desdichado almirante, si no se atrevió nunca á medir las fuerzas superiores de que disponia con las muy inferiores de los ingleses, si él mismo confesaba el pavor que le infundian los nombres de Nelson, de Calder ó de Cornwallis, si en Finisterre malogró la ocasion de una victoria, y dejó apresar dos navios españoles que pudo facilísimamente recobrar, si dejó á Lallemand abandonado en Vigo, si desobedeció por cobardía las órdenes de Napoleon y frustró sus grandes proyectos, si el miedo le llevó á Cádiz en lugar de ir á Brest, si le faltó resolucion para apoderarse del crucero inglés, si la desesperacion le hizo cometer despues una temeridad, si por último y por resultado de su indecision, de su apocamiento, de su timidez, ó de la fascinacion de su espíritu, ó de su insuficiencia é ineptitud, se dió por su culpa, y por su culpa se perdió la gran batalla naval que tan funesta fué á Francia y España, todo consistió, si se cree á Thiers, en el mal aparejo y provision de los navios españoles, en la inexperiencia de sus marineros y de sus jefes, en que las inmensas máquinas de guerra de España eran como los navios turcos, magníficos en apariencia, pero inútiles en el peligro.

En vano otros historiadores de Francia, en vano los primeros marineros ingleses y franceses, en vano Napoleon mismo había ponderado el valor y comportamiento de la escuadra española en los encuentros que tuvo en aquella ocasion, en vano hablan los hechos heroicos de los españoles en Trafalgar; para M. Thiers la culpa de los desastres fué de ellos, y no del desdichado Villeneuve, cuya pusilanimidad, cuya obcecacion, cuyos

Decidido pues Villeneuve á desafiar la fortuna y á ver si en un día recobraba el crédito perdido en muchos meses, preparó la escuadra y tomó todas sus disposiciones para un combate. Componiase la fuerza aliada de treinta y tres navios, cinco fragatas y dos briks. De ella hizo una escuadra de batalla, dividida en tres secciones ó cuerpos de á siete navios cada uno, mandando el de vanguardia el español Alava, el de retaguardia Dumanoir, y quedándose él con el mando del del centro: y otra al mando de Gravina, compuesta de doce navios, repartidos en dos divisiones, de las cuales confió la segunda al contra-almirante Magon. Constaba la escuadra de Nelson poco mas ó menos de igual número de buques, pero mas adiestrados, y con las ventajas que entonces llevaba á todas la marina inglesa: y si bien el almirante inglés calculó que era menor la fuerza naval enemiga, tomó tales disposiciones que asombraron despues, cuando se vió la precision de sus maniobras. Espoleado pues Villeneuve, como hemos dicho, con la noticia de hallarse ya en Madrid el almirante Rosilly nombrado para sustituirle, se arrojó á aventurar la batalla, por cierto no con la aprobacion de los jefes españoles, que consultados en el consejo manifestaron su dictámen contrario á la salida de la escuadra, dando las razones y mostrando los inconvenientes que en ello veian (2).

A pesar de todo, el 19 de octubre dió orden Villeneuve para hacerse á la vela. El 20 descubrió la escuadra aliada á la enemiga, que creyó tambien inferior en fuerzas, porque una de las mas acertadas precauciones de Nelson había sido ocultar cuidadosamente el número de sus navios. Dispuso Villeneuve aquella noche el órden de batalla para el siguiente día. La escuadra de reserva á las órdenes de Gravina marchaba independiente de la principal para poder acudir donde mas conviniera; posicion hábil, escogida por el inteligente Gravina, como la mas á propósito para maniobrar con ventaja: así lo reconocia el entendido contra-almirante Magon. Pero Villeneuve, contra el dictámen y con repugnancia de los dos ilustres marineros, ordenó que la reserva se pusiera inmediatamente en línea; falta grave, contra la cual protestaron aquellos en alta voz, y que vino á ser una de las causas principales del desastre (3). La escuadra inglesa, en dos columnas, avanzaba á toda vela y viento en popa, amenazando la retaguardia y centro de los aliados. Villeneuve quiso socorrer la retaguardia, donde primero se empeñó la lucha, mandando que todos los buques virasen de consuno, dando cada uno la vuelta sobre sí mismo, para que la línea continuase siendo larga y recta; mas como no fuese fácil variar de repente la posicion, sin que resultaran irregularidades en las distancias, por precisos que fueran los movimientos, la línea quedó mal formada, y ya se empezó á conocer el desacierto de no haber dejado independiente la escuadra de reserva.

Sigamos en la relacion del combate al escritor que ha hecho mas estudio y reunido mas datos para conocerle. «Al medio día emprendieron los ingleses el movimiento con arreglo á las

errores y cuya impericia reconoce por otra parte, que es lo mas extraño. No se puede leer con serenidad la relacion de Thiers en este punto. Por fortuna hubo, cuando se publicó su Historia, un español amante de la honra y del decoro de su patria, que tomó á su cargo la noble tarea de deshacer con datos y documentos irrecusables las injustas aserciones de Thiers. Don Manuel Marliani, ex-senador del reino, que es el español á que aludimos, mereció que el ministro de Marina, que lo era á la sazón el ilustre marqués de Molins, le invitara á que reimprimara su escrito en los idiomas español y francés, por cuenta del Estado. En su virtud el señor Marliani publicó en 1850 un libro con el título de: *COMBATE DE TRAFALGAR. Vindicacion de la Armada española contra las aserciones injuriosas vertidas por Mr. Thiers en su Historia del Consulado y del Imperio*: muy nutrido de documentos oficiales, y en que rebate victoriosamente aquellas aserciones, con una minuciosidad que nosotros no podemos emplear, pero que nos suministra datos preciosos para lo que sobre estos sucesos nos cumple decir en una historia general.

(2) Hubo con este motivo una discusion viva y fuerte entre el contra-almirante Magon y el brigadier español Galiano: mediaron tambien contestaciones entre Villeneuve y Gravina; pero quien hizo mas abierta oposicion fué el ilustrado y valiente brigadier Churrua, cuyas enérgicas palabras nos han sido conservadas.—Marliani, Combate de Trafalgar.

(3) Esto lo reconoce y confiesa el mismo Thiers, haciendo en esto justicia al talento de Gravina.

RECUERDO DE TRAFALGAR

Generalizadas las guerras marítimas entre las potencias que tenían costas, hubiéronse de construir los barcos atendiendo mas á su potencia guerrera ó militar que á sus condiciones marineras, y así fuese aumentando la artillería que montaban hasta un número prodigioso de cañones que se collocaban en distintas baterías ó pisos unos encima de otros, y á mediados del siglo XVIII se construyeron los navios de tres puentes y de ciento setenta cañones. Rebajóseles notablemente la altura de los castillos, ensancháronse las popas redondeándolas por la parte superior, y colocáronse en ellas varios balcones de parapeto para hacer pasar cómodamente los oficiales; ensancháronse tambien las cofas rodeándolas de parapeto para hacer fuego desde ellas con pedreros, y las esbeltas formas de los galeones convirtiéronse en pesadas curvas que daban á los navios mas bien el aspecto de fortalezas que el de naves dispuestas para surcar los mares. Armáronse los altísimos palos de tres masteleros (algunas veces cuatro) sólidamente empalmados, reforzáronse las vergas sujetándolas con *racamentos* y otros cordajes. En fin, fué perfeccionándose el aparejo que, á la par que se simplificaba, adquiria mas solidez por sus bien calculados puntos de sujecion y amarres. Del *baruprés* quitáronse las *cebaderas*, dejando solo las velas triangulares llamadas *foques*, y sin desatender las condiciones de máquinas de guerra se procuró que las tuvieran tambien marineras. La ornamentacion de los cascos fué poco á poco desapareciendo hasta reducirse á lo absolutamente necesario. Los navios *Trinidad* y *Santa Ana*, célebres por su potencia y conducta en el combate de Trafalgar, no ostentaban mas que un leon coronado en la proa y algunas molduras y balaustres en los balcones de popa.

Como la mision de los barcos de guerra era intimidar y manifestar su potencia, aun antes de entrar en combate, para hacer visible de lejos el número de sus bocas de fuego, pintáronse á lo largo de los costados unas bandas ó fajas en las que se abrian las portas que las cortaban en trozos iguales. Primero fueron amarillas y despues blancas, acusando fácilmente el número de puentes ó baterías que tenían los navios. Despues en 1860, considerando que estas bandas blancas ofrecian un blanco muy visible, se suprimieron quedando los barcos enteramente negros. Los navios de tres puentes eran muy pesados y de poco andar, sus proporciones poco graciosas y esbeltas, sin embargo, eran mucho mas agradables á la vista que las modernas fragatas. Los últimos navios de nuestra armada han sido los de dos puentes: *Francisco de Asís* é *Isabel II*. Todos estos barcos que hemos descrito eran solo de vela, y al impulso del viento tenían que sujetar sus maniobras y marcha. Desde principios del siglo XIX empezaron á ser impulsados los barcos por máquinas de vapor, si bien no muy perfectas, pero hoy día estas se han perfeccionado tanto que su potencia es asombrosa, y ellas mueven la mas potente máquina de guerra con mayor velocidad que la que podian alcanzar los mejores navios de vela. Las formas de los barcos hubieron de modificarse notablemente para soportar los grandes pesos de las máquinas de vapor, y hay tal variedad de tipos, cambian tan rápidamente de aspecto con los nuevos adelantos de la maquinaria y balística, que no podemos ofrecer aquí mas que los dos tipos mas usuales que tenemos en la *armada*, la fragata de madera y hélice y las blindadas que presentamos en otra lámina.

En la batalla de Trafalgar, el 21 de octubre de 1805, se enfrentaron la flota británica al mando del almirante Horatio Nelson y la flota francesa al mando del almirante Pierre-Charles de Villeneuve. La flota británica, compuesta por 27 navíos, logró derrotar a la flota francesa, que se dispersó y se perdió. Esta batalla fue una de las más importantes de la guerra napoleónica y aseguró el dominio británico en los mares del mundo.

RECUERDO DE TRAFALGAR

El recuerdo de Trafalgar se conserva en el Museo Naval de España, donde se exhiben copias de los navíos que participaron en la batalla. Entre ellos se encuentran el Navío RAYO, la Bandera insignia que llevaba el General Gravina a bordo del Navío PRINCIPE DE ASTURIAS, y el Navío SANTA ANA. Estas copias son una valiosa recordación de uno de los momentos más decisivos de la historia naval española.



RECUERDO DE TRAFALGAR.

1 Navío RAYO—2 Bandera insignia que llevaba el General Gravina a bordo del Navío PRINCIPE DE ASTURIAS—3 Navío SANTA ANA
 (Copias sacadas en el Museo Naval.)

instrucciones del general en jefe. La primera columna la regia en persona Nelson.... La segunda, al mando del almirante Collingwood, se adelantaba formando cabeza el *Royal Sovereign*... «Corte V., le dijo Nelson, la retaguardia por el undécimo navío.» Y luego recogióse un poco, mandó hacer aquella célebre señal, que electrizó la escuadra, y se hizo después tan famosa: *La Inglaterra espera que cada uno hará su deber*. La hora suprema había llegado. Conforme á su plan de ataque se adelanta Nelson para cortar la línea por la popa del *Santísima Trinidad* y la proa del *Bucentaure*. Pero el general Cisneros mandó meter en facha las gaviotas del *Trinidad*, y se estrechó de tal modo con el *Bucentaure*, que Nelson desistió de su empeño, habiendo perdido mucha gente y quedando muy maltratado el *Victory* por el terrible fuego que tuvo que sufrir. Mas luego atacaron á un tiempo el *Victory* y el *Téméraire*, ambos de tres puentes, al *Redoutable*, el cual tuvo que dejar paso al enemigo por la popa del *Bucentaure*, por donde penetró la mitad de la escuadra que mandaba Nelson y atacó á los navíos del centro: la otra mitad, amenazando la vanguardia y figurando maniobrar para que la tuviesen en respeto, cayó luego sobre el centro mismo.... El *Trinidad* y el *Bucentaure* recibieron intrépidamente la terrible arremetida de los ingleses; allí se trabó encarnizada pelea, batiéndose aquellos dos navíos contra fuerzas muy superiores. En esta lucha una bala del *Redoutable* alcanzó á Nelson en el hombro izquierdo, le atravesó el pecho y se fijó en la espina dorsal.... Una tregua siguió á este suceso que privaba á Inglaterra de su primer almirante.... mas luego volvió á trabarse el combate con mayor furia.... En socorro del *Trinidad* acudió el brigadier comandante del *Neptuno*, don Cayetano Valdés; y también acudieron á este punto de la línea el *San Agustín*, y los franceses *Héros é Intrépide*; pero el *Trinidad* tiene que sucumbir tras del *Bucentaure*, que arria bandera, después de una defensa gloriosa.»

Describe luego de este modo el escritor á quien seguimos el combate que sostenían el *Santa Ana*, el *Fougueux* y el *Monarca* con la columna de Collingwood que montaba el *Royal Sovereign*, navío de tres puentes sumamente velero (1). «Entonces se trabó entre el *Royal Sovereign* y el *Santa Ana* la mas horrible lucha, barloados los dos navíos uno á otro tan cerca que las velas bajas se tocaban. El general Alava, que conocía que Collingwood quería pasar á sotavento, puso toda su gente á estribor, y tal era el estrago que hacía la artillería del *Santa Ana* y el peso de sus proyectiles, que su primera andanada hizo escorar el *Royal Sovereign* sobre la banda opuesta hasta descubrir dos tablones. De esta refriega salieron los dos navíos enteramente destrozados. El *Santa Ana* sostuvo el combate del modo mas valiente, esperando ser socorrido. La lucha con el *Royal Sovereign* es desesperada: cae gravemente herido el general Alava; cae Gardoqui, su digno capitán de bandera; la arboladura del *Santa Ana* está destrozada; diezmada su tripulación; en esa lucha cuerpo á cuerpo queda el navío inglés tan maltratado como su contrario; inmóvil y sin poder ya gobernar Collingwood, tiene que abandonar su hermoso navío desmantelado, y sostenido por su división se ve precisado á pasar á la fragata *Euryalus* en medio del combate.»

Pinta la terrible pelea que en otro punto sostenía el *Príncipe de Asturias* guiado por Gravina por espacio de cuatro horas contra tres ó cuatro navíos enemigos, y continúa: «En ese círculo de fuego y de humo, en medio de estragos espantosos, cuando la muerte acaba con la mayor parte de la tripulación, cae el general Gravina gravemente herido de un casco de metralla en el brazo izquierdo; cae su digno mayor general

(1) Del carácter y de la serenidad de este almirante da una idea lo siguiente, que se lee en sus Memorias y lo refiere también Marliani. La mañana del combate se vistió con mucho esmero, y le dijo al oficial de su predilección: «Clavell, quítese V. las botas; es mucho mejor llevar medias de seda como yo, pues si recibimos alguna herida en las piernas, daremos menos que hacer á los cirujanos.» Luego visitó todos los puestos, corrió las baterías, animó su gente dirigiéndoles la palabra para que cada uno cumpliera con su deber, y reuniendo todos sus oficiales: «Señores, les dijo, ahora es preciso que hoy hagamos algo de que el mundo pueda hablar mucho tiempo.»

Escaño, mas no cae su insignia. Allá ondea para que los buques españoles sepan que el general en jefe español no ha tenido la mala suerte del almirante Villeneuve, y que hay un centro español á donde reunirse. Mas el *San Ildefonso*, destrozado, ha tenido que arriar su bandera, herido su bizarro comandante Vargas; y el *Príncipe de Asturias*, que un momento antes en un claro había visto al *Argonauta* sin bandera, había maniobrado para socorrerle; viéndole solo contra tantas fuerzas, orzó para ponerle en salvo; acuden en su apoyo el *San Justo*, *Neptuno* y otros; lo remolca la fragata *Themis*, francesa. Un poco libre, y viendo la batalla perdida, en lo que le queda de arboladura pone la señal de retirada, y se le unen el *Pluton*, el *Neptuno*, el *Argonauta*, el *Indomptable*, el *San Leandro*, el *San Justo* y el *Montañés*, y todos, bien seguros de haber cumplido con heroísmo los deberes del honor, se retiran hácia Cádiz. El *Bahama* y el *San Juan*, menos afortunados, quedaban en manos del enemigo; mas su gloria era igual, y mayores sus sacrificios. ¡Allí morían Galiano y Churrua, como habían muerto Alcedo y tantos mas!»

El navío francés *Achille* había peleado también heroicamente al lado del *Príncipe de Asturias*. Hecho presa de las llamas, muerto su valiente comandante Newport y la mayor parte de sus oficiales, hasta recaer el mando del navío en un alférez, los pocos que quedaban no quisieron embarcarse, y se volaron con el navío. La escuadra francesa había perdido ya sus mas valerosos jefes, el contra-almirante Magon, y los primeros capitanes de navío. «Villeneuve había sido en el combate un modelo de serenidad y de valor; todos los buques de su escuadra habían imitado el denuedo de su almirante. Solo la división de vanguardia, á las órdenes del contra-almirante Dumanoir, proyectaba una sombra sobre ese cuadro glorioso... Los cinco navíos que gobernaron sobre el *Bucentaure* tomaron una derrota mas corta que la indicada por el *Formidable*, y llegaron á tiempo de mezclar su sangre con la de los valientes en cuyo socorro iban, aunque tarde para salvarlos. El *Neptuno*, que mandaba el intrépido don Cayetano Valdés, se separó muy luego de los cuatro navíos franceses para acudir al fuego.... Allí trabó Valdés una terrible lucha contra cuatro navíos ingleses que se dirigían á doblar el *Trinidad* y el *Bucentaure*. Tanto heroísmo no salvó al *Neptuno*: acribillado, desarbolado, el impertérrito Valdés, gravemente herido, hubo de saber que su navío había arriado bandera; el temporal que sobrevino salvó al *Neptuno* de manos de sus enemigos, mas fué para estrellarse en las peñas del castillo de Santa Catalina en la costa del Puerto de Santa María.

»En el turbión de esa horrible lucha, entre los ayes de tantas nobles víctimas, yacía también Nelson espirante en su lecho de agonía: de minuto en minuto se le daba cuenta del combate. «Soy hombre muerto, decía al capitán Hardy: la vida se me acaba....» Y este grande hombre, en ese momento supremo, tuvo la debilidad de recomendar que, muerto, se le cortase un rizo de su pelo para la indigna mujer mengua de su gloria. ¡Deplorable contradicción del corazón humano (2)!»

(2) Con razón exclama así el escritor español de quien tomamos estas noticias; pues al entrar en el combate había escrito el célebre marino inglés en su diario la invocación siguiente: «Quiera el Dios Todopoderoso que adoro, otorgar á la Inglaterra, para la salvación de la Europa, una completa y gloriosa victoria. Quiera no permitir que ningún acto de debilidad individual empañe su lustre, y haga que después del combate no haya un inglés que se olvide de los deberes sagrados de la humanidad.—En cuanto á mí, mi vida pertenece al que me la dió; que bendiga mis fuerzas mientras combato por mi patria. Pongo en sus manos mi persona y la justa causa cuya defensa se me ha confiado.—Y al propio tiempo que tan devoto se mostraba, en un codicilo que añadió á su testamento «tuvo la increíble debilidad de recomendar á la gratitud de la Inglaterra la detestable mujer que quería ciegamente y la hija adulterina que de ella tenía. La Inglaterra repudió ese inmoral legado.» En otra parte hemos hablado ya nosotros de la célebre prostituta Emma, que acertó tener cautivado muchos años á Nelson.

Hé aquí cómo describe el señor Marliani los últimos momentos del insigne almirante. «Cesado el fuego, el capitán Hardy llega hasta el lecho del moribundo; este respiraba. Pudo oír el anuncio que le traía su fiel capitán; pudo dar algunas órdenes; y ya yerta la mitad de su cuerpo se incorporó un poco: «¡Bendito sea Dios! dijo: he cumplido con mi deber.» Cayó sobre el lecho, y un cuarto de hora después espiró. «La Inglaterra